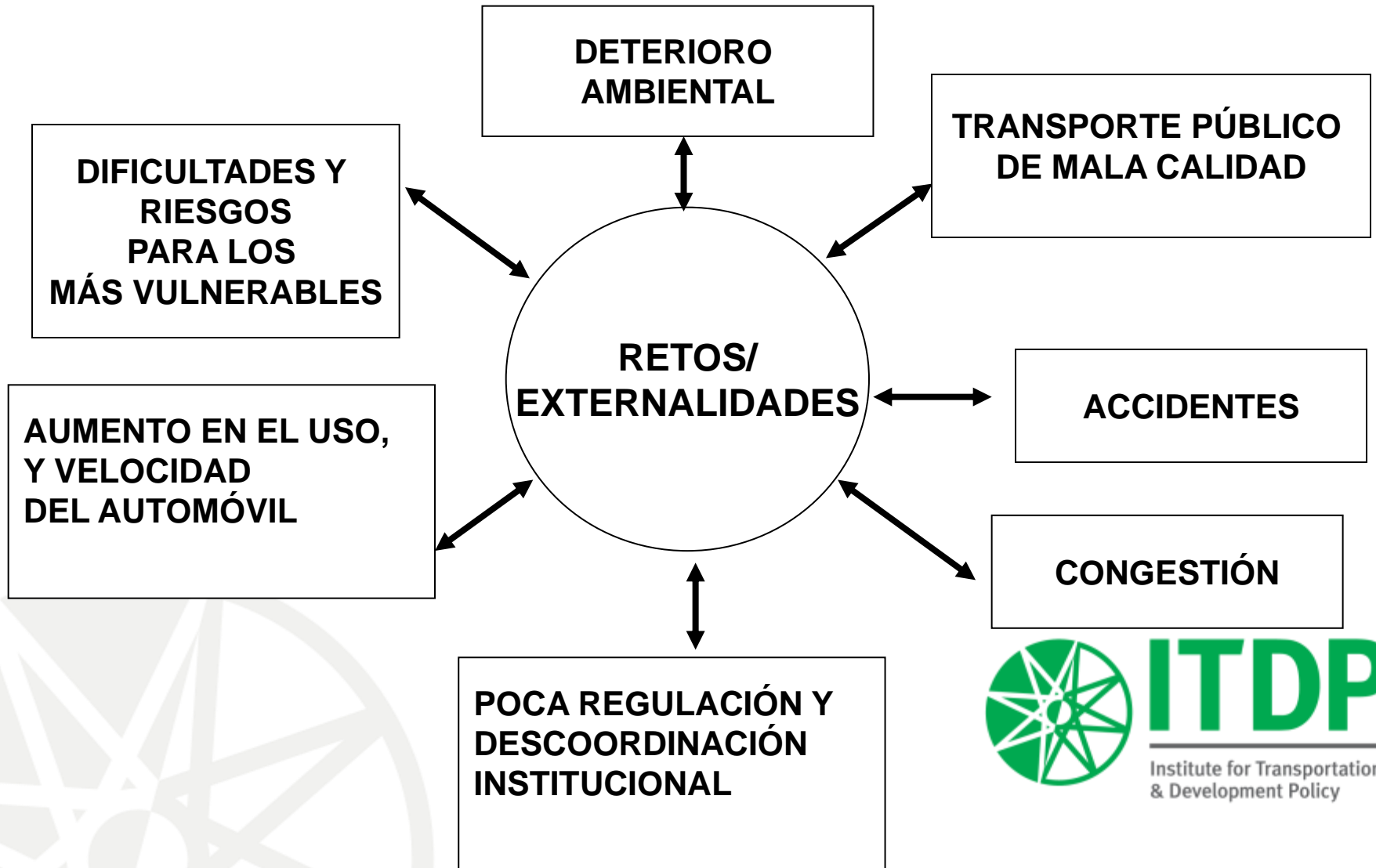


“MEJORES PRACTICAS EN MOVILIDAD URBANA”

M. I. Bernardo Baranda Sepúlveda



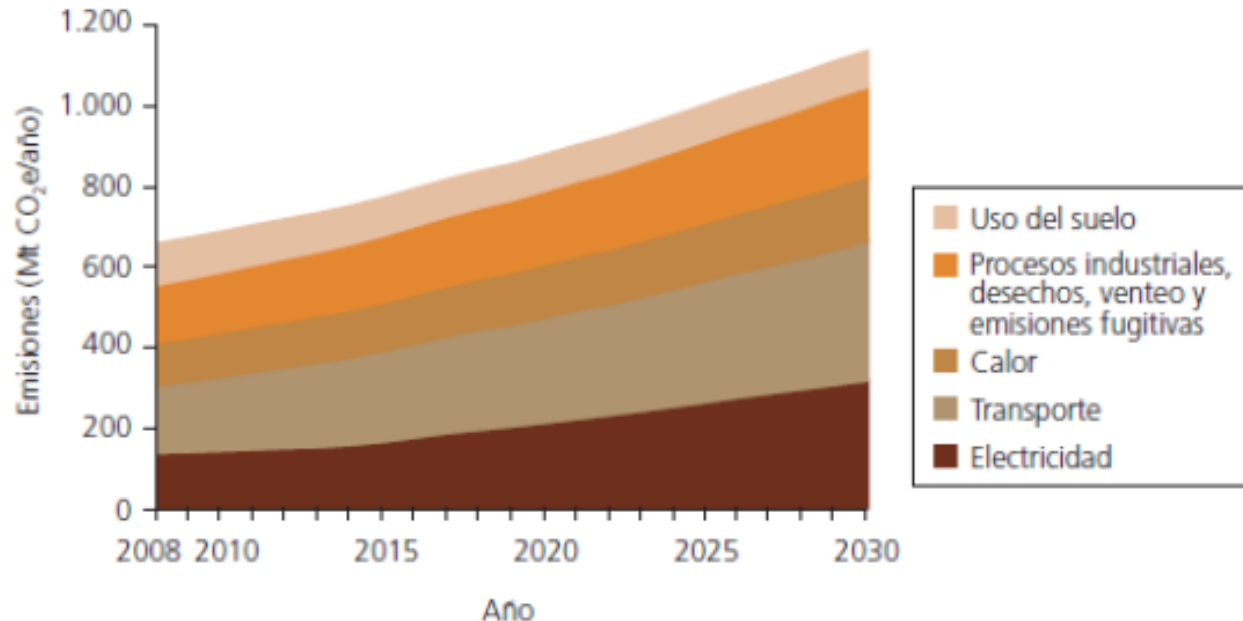
PRINCIPALES RETOS DEL TRANSPORTE URBANO



DETERIORO AMBIENTAL

En México alrededor del **20%** del total de las emisiones Gases de Efecto Invernadero (GEI) causantes del Calentamiento Global provienen del Sector Transporte

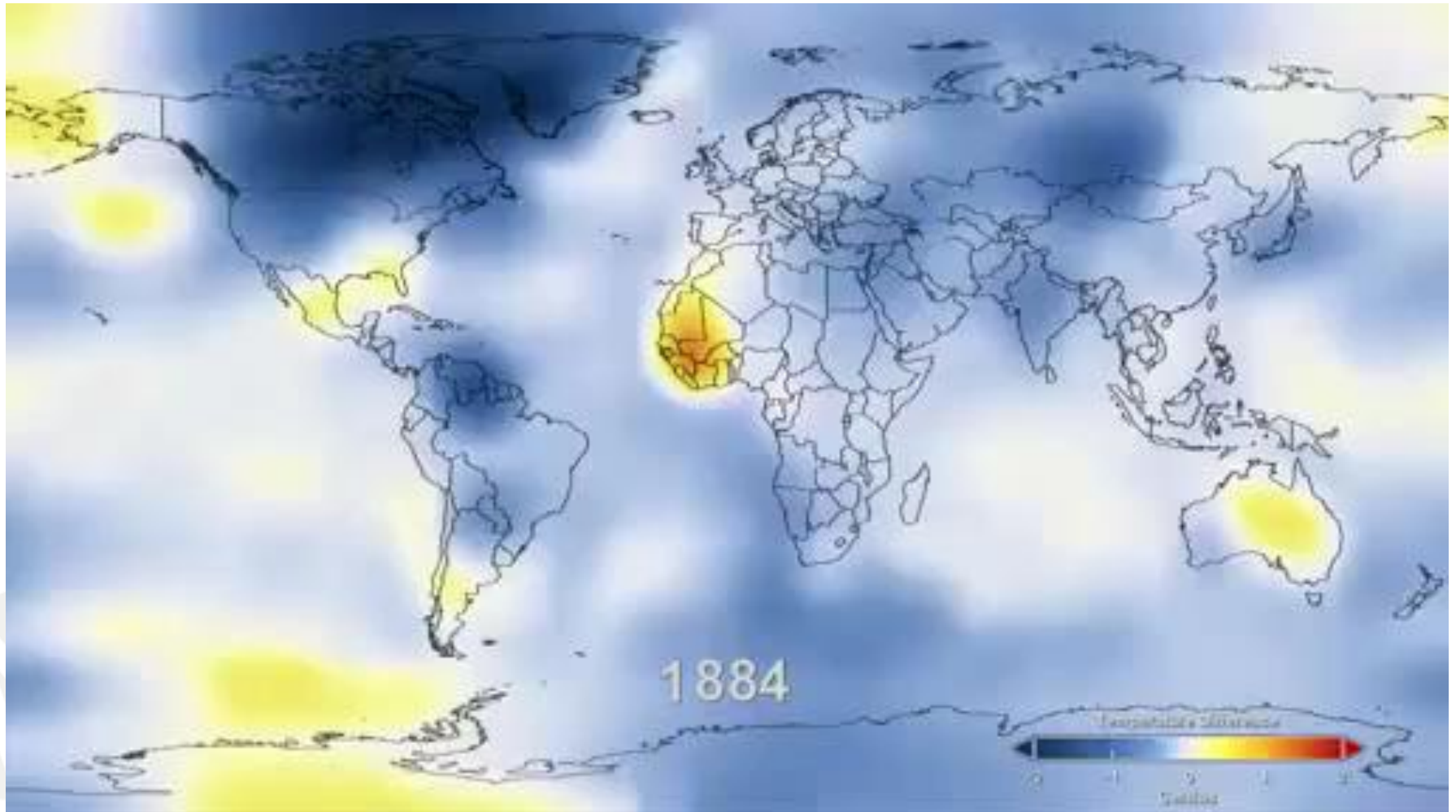
Gráfico 7.1 Emisiones de GEI en el escenario de la línea base, por fuente



Fuente: Autores.

Fuente: Banco Mundial

VIDEO DE LA NASA CON DATOS HISTÓRICOS SOBRE TEMPERATURAS



EFFECTOS EN LA SALUD



En México más de **7 mil 600** personas mueren al año, es decir **20 diarias**, debido a enfermedades relacionadas a la contaminación ambiental

Fuente: OMS Departamento de Salud Pública y Medio Ambiente

ACCIDENTES



Anualmente mueren **24 mil personas** a causa de los accidentes viales y **más de 40 mil padecen alguna consecuencia negativa**.

Estos accidentes causan un gasto de **126 mil millones** de pesos al año, lo que representa el **1.3% del PIB** nacional (Fuentes: Secretaría de Salud 2008, y Cervantes, 2009).

CONGESTIÓN



El tiempo promedio diario invertido en transportarse en la ZMVM es estimado alrededor **3** horas. Esto representa más de **8 años** de una persona que vive 70 años

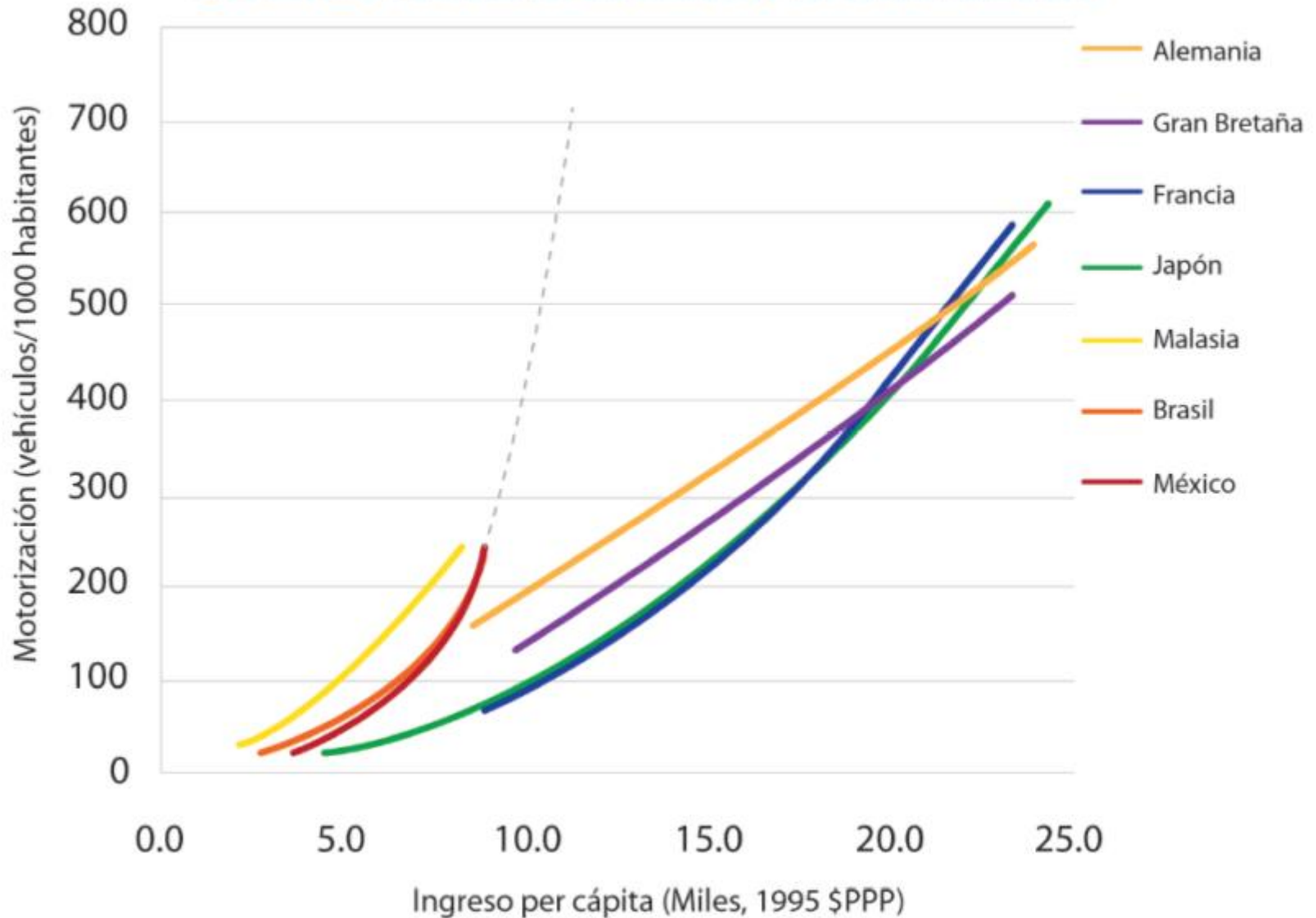
El costo anual en la Zona Metropolitana derivado de la congestión y accidentes ha sido estimado por la COMETRAVI en más **7 mil millones de dólares**

MALA CALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO



- **Sobreoferta**
- **Competencia por el pasaje y por el espacio**
- **Unidades de baja capacidad e incómodas**
- **Reglas y organizaciones con poca claridad y profesionalismo**
- **Poca ó nula regulación gubernamental**

GRÁFICA 1: RELACIÓN ENTRE INGRESO PER CAPITA Y PROPIEDAD DE VEHÍCULOS POR CADA 1,000 HABITANTES, Y TENDENCIA PARA MÉXICO



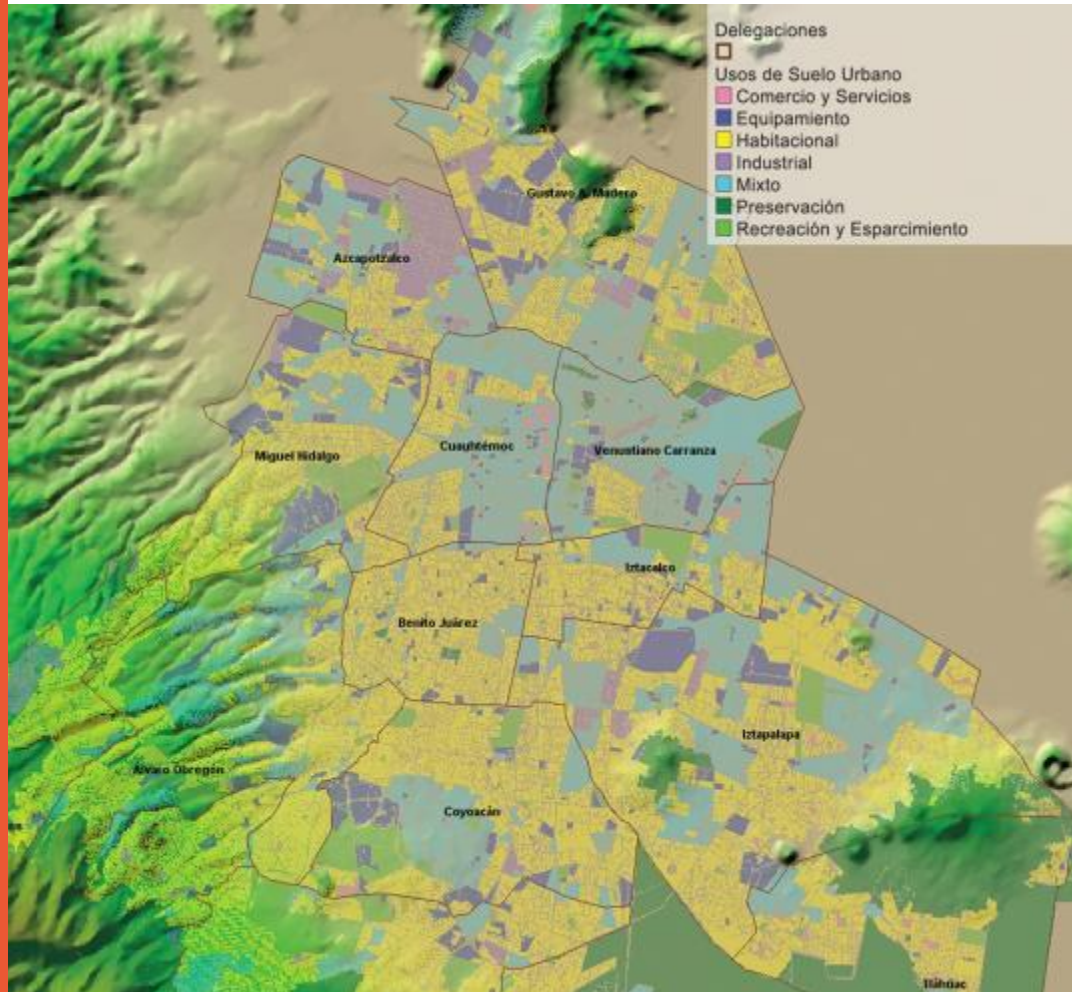
Fuente: CTS – INE (2010).

LAS 4 POLÍTICAS CLAVE DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

- 1. Desarrollo Urbano Planeado**
- 2. Priorizar Transporte Público de Calidad**
- 3. Desalentar el uso del automóvil**
- 4. Facilitar e impulsar el TNM**

¡DEBEN ESTAR INTEGRADAS!

1. DESARROLLO URBANO PLANEADO



Tomar muy en cuenta la estrecha relación entre la planeación del transporte y el uso del suelo

Mezclar el uso del suelo compatibles, podemos crear espacios poli-funcionales y compactos y articulados donde la necesidad de transportarse se reduce

Fomentar una densidad con vivienda mixta y no un crecimiento disperso horizontal hacia las periferias

8 PRINCIPIOS

Los principios de movilidad para la vida urbana: van mejor juntos



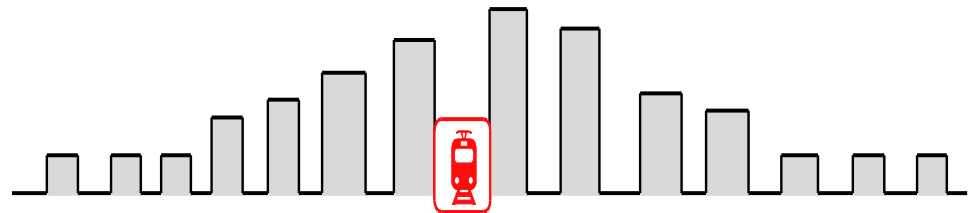
MÉXICO PROSPERO

Línea de Acción

Implementar de sistemas integrados de transporte urbano como eje rector del desarrollo de infraestructura en las ciudades, que integren las estrategias de movilidad no motorizada, reducción del uso del automóvil y calidad de espacio público

Acciones

Reducir 10% viajes en auto en las 4 principales zonas metropolitanas
Crear un nuevo fondo de movilidad no motorizada



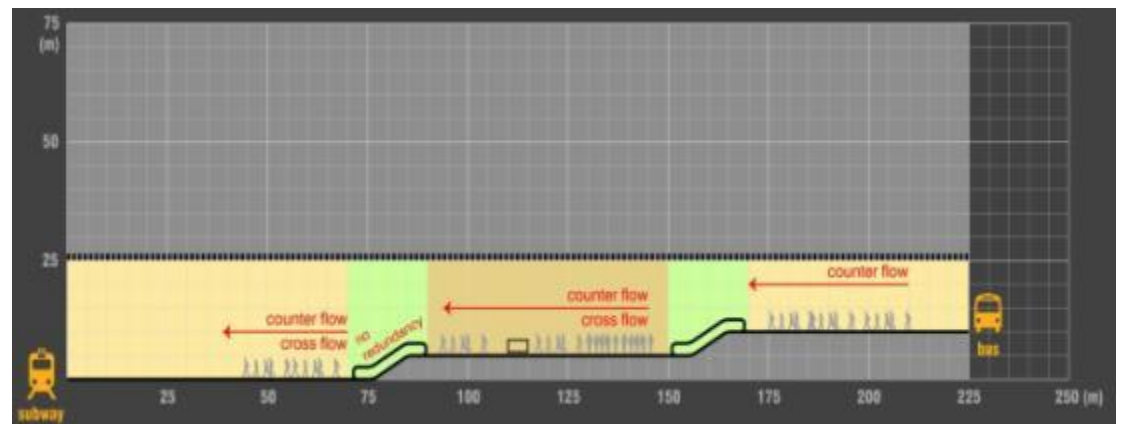
MÉXICO PROSPERO

Línea de Acción

Potenciar la inversión en infraestructura de transporte urbano, con una estrategia sólida de densificación en corredores y estaciones de transporte masivo, integrando asociaciones público privadas para generar beneficios sociales en vivienda, equipamiento, infraestructura y espacio público

Acciones

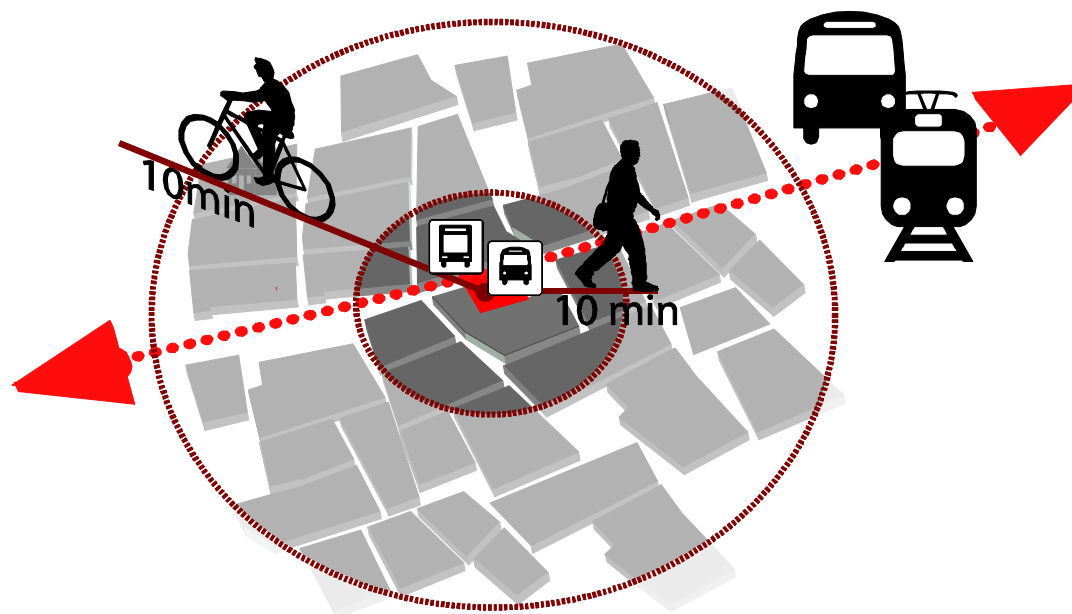
Implementar 3 proyectos piloto de APPs para densificación en corredores y estaciones de transporte masivo



CONECTAR ESTRATEGIAS

TRANSPORTE URBANO/DESARROLLO URBANO

Línea de Acción
Transitar hacia un modelo de desarrollo urbano planeado y sustentable, que eleve la competitividad de las ciudades y la calidad de vida de sus habitantes
Acciones
Promover en las ciudades, espacios urbanos de alta calidad con vivienda asequible a todos los estratos de la población, que sean altamente accesibles, conectados y propicien viajes no motorizados y en transporte público, llevando a la reducción del uso del auto y sus externalidades negativas.



2. PROVEER UN TRANSPORTE PÚBLICO DE CALIDAD

- Menor impacto al medio ambiente
- Mejor uso del espacio urbano = Menor congestión
- Mayor equidad
- Calidad = cobertura, rapidez, seguridad, disponibilidad, y comodidad



3. INHIBIR EL USO DEL AUTOMÓVIL

¿Porqué? Disminuye la calidad de vida de los habitantes de las ciudades en términos ambientales, de eficiencia con el espacio, y de equidad al basar su modelo de movilidad en el automóvil particular. El principio es internalizar las externalidades con:

Política de cobro de estacionamiento en vía pública

Carriles de alta ocupación

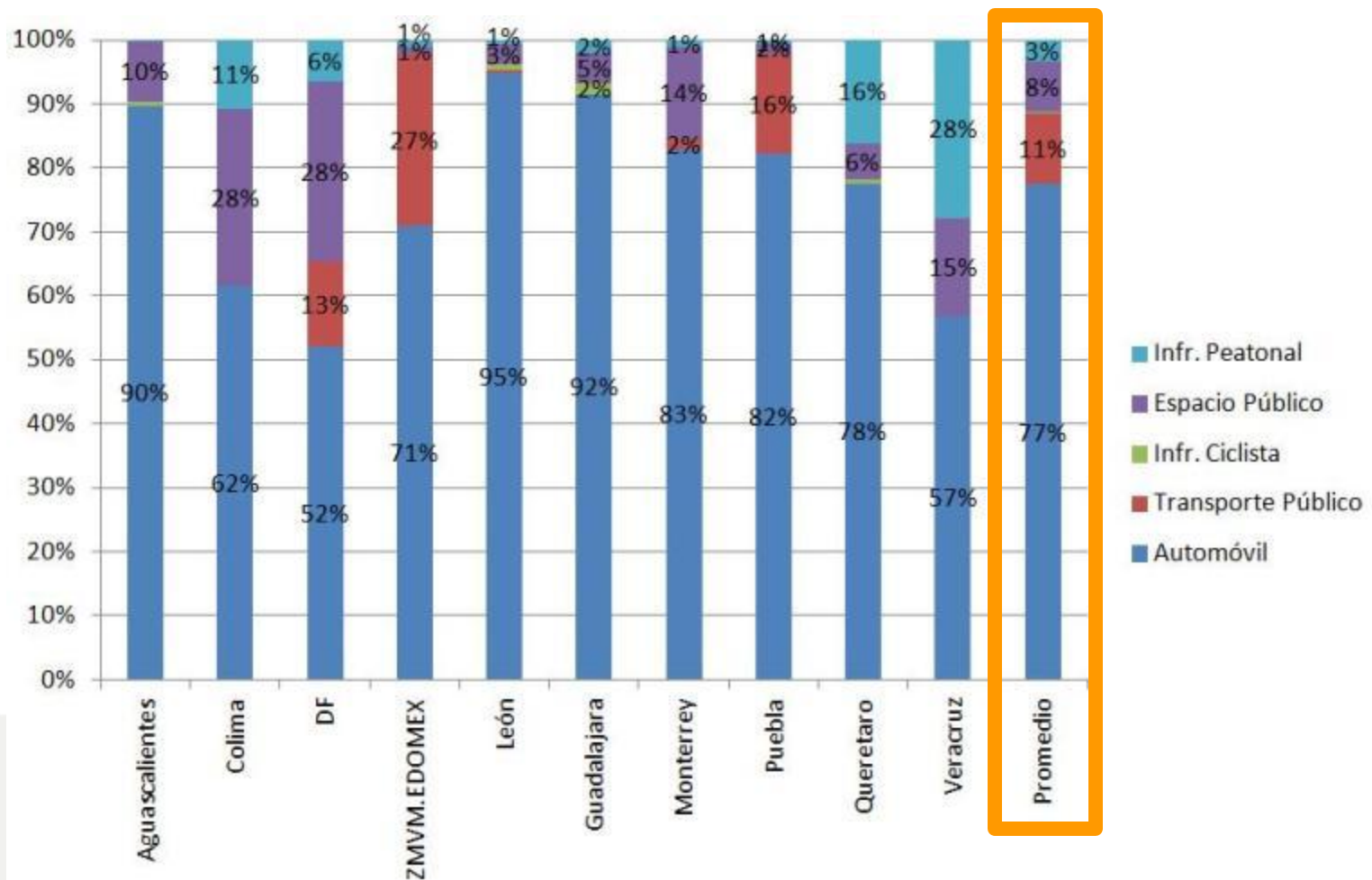
Reducción de estacionamiento en edificios

Zonas 30 ó de tráfico calmado

Funciona mejor con el principio de transferir los recursos derivados de esta “inhibición” del automóvil hacia formas de movilidad más sustentables



¿EN QUE INVIERTEN LAS ZONAS METROPOLITANAS SUS RECURSOS FEDERALES PARA TRANSPORTE Y ACCESIBILIDAD?



LAS CIUDADES DEL SIGLO XXI



7%



14%

#elcochenoscuesta

4% del
PIB

(173 000 millones de pesos)



62%



6%



12%

¿MOVILIDAD PARA AUTOS?



RESTRINGIR EL USO DEL AUTOMOVIL

- DEJAR DE INVERTIR EN EL AUTO
- QUITARLE ESPACIO PARA IMPLEMENTAR PROYECTOS DE MOVILIDAD SUSTENTABLE
- COBRAR POR SU USO EN EL ESPACIO PÚBLICO



¡MOVILIDAD PARA TODOS!



4. FACILITAR EL CAMINAR Y EL USO DE LA BICICLETA

- Facilitar el TNM (peatones, ciclistas, niños, adultos mayores, discapacitados, etc...) no es un lujo sino una inversión en la salud y equidad de las ciudades
- La calidad del espacio público y de los sistemas de transporte público masivo está directamente relacionado con la manera como las personas acceden y se movilizan a través de ellos
- Muchas veces estos usuarios somos minimizados u olvidados en el diseño y construcción de infraestructura urbana.

!Son los
pequeños
detalles los que
hacen la
diferencia!



¿Infraestructura
para sillas de
ruedas?



Y en algunos casos esos detalles no son tan pequeños



Revolución y Altavista, la intersección con mayor número de atropellamientos en el 2006 de acuerdo a la portal de internet de la SSP capitalina

¿Estamos creando ciudades para la Gente o para los autos?



LA RESPUESTA ES:



LA RESPUESTA ES:



Foto: Lloyd Wright

Infraestructura Peatonal vs vehicular

Peatones		Vehículos	
Construir puentes peatonales	36,987,756	Construir vialidad primaria	15,271,812
Mantener puentes	76,725,759	Construir vialidad secundaria	15,000,000
Mantener banquetas	82,146,621	Ampliar y mantener la carpeta asfáltica	1,157,299,782
Construir banquetas	113,652,633	Construir puentes vehiculares	749,517,220
		Mantener puentes vehiculares	7,642,589
		Realizar obras de ampliación en la red de acceso controlado	635,274,477
TOTAL	309,512,769		2,580,005,880

Fuente: Secretaría Finanzas GDF Presupuesto 2007



\$309,512,769
12%

Vs

\$2,580,005,880
100%

¿Cuál Cruce es Mejor?



El mejoramiento peatonal generalmente...

Es simple

Requiere obras puntuales

Depende del lugar

Es a escala humana



Pero se requiere que
alguien se ocupe

Distancia

80m



80 m (240 ft.)



7.5 m (25 ft.)

7.5m

50m



50 m (150 ft.)



2 m (6 ft.)

2m

20m



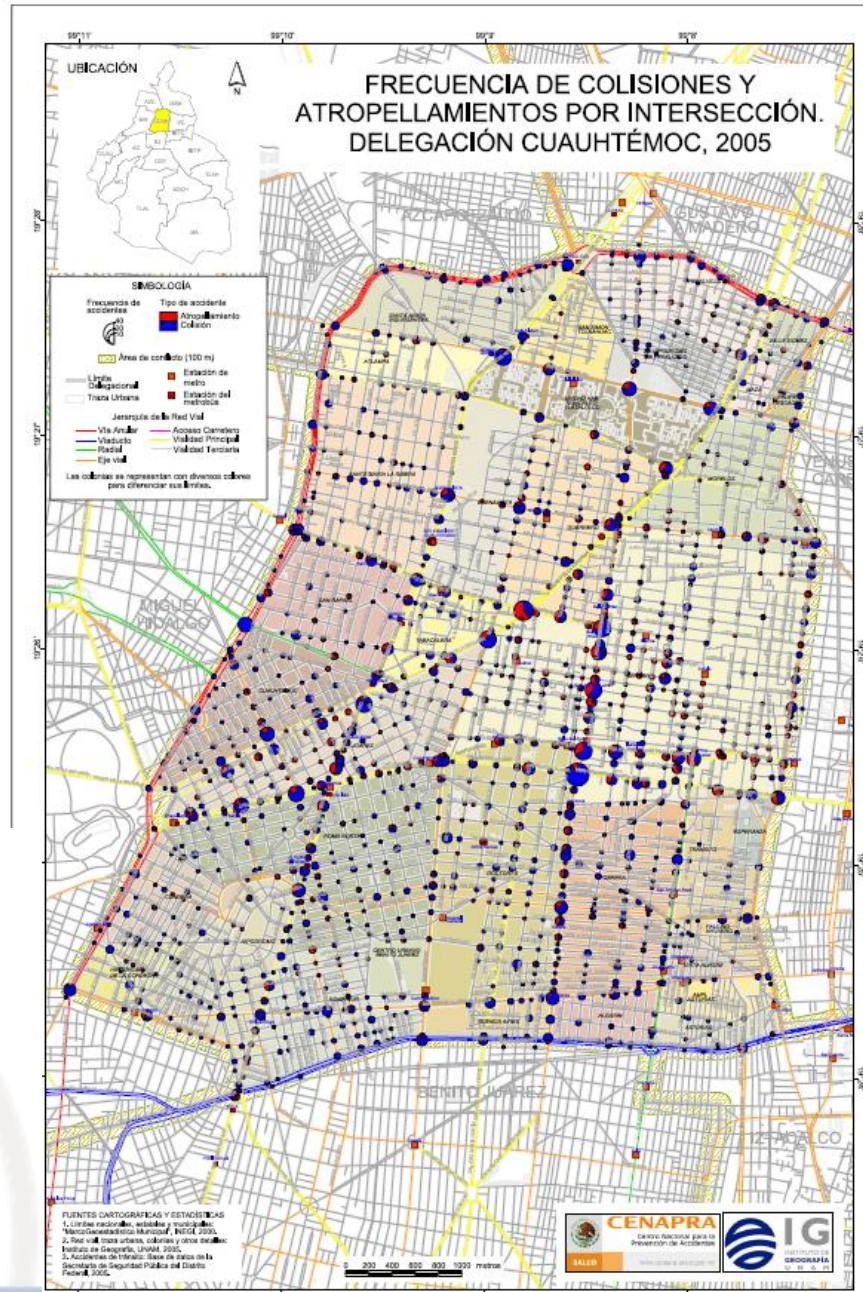
20 m (60 ft.)



40 cm (14 in.)

40 cm

Y BUENA INFORMACIÓN...



Ejemplo:
un recorrido peatonal

Zoológico Chapultepec
a
Metro Chapultepec



ITDP

Institute for Transportation
& Development Policy



Zoológico Chapultepec →

















Metro Chapultepec



ALGUNOS PRINCIPIOS SENCILLOS

- Basarse en las líneas de deseo

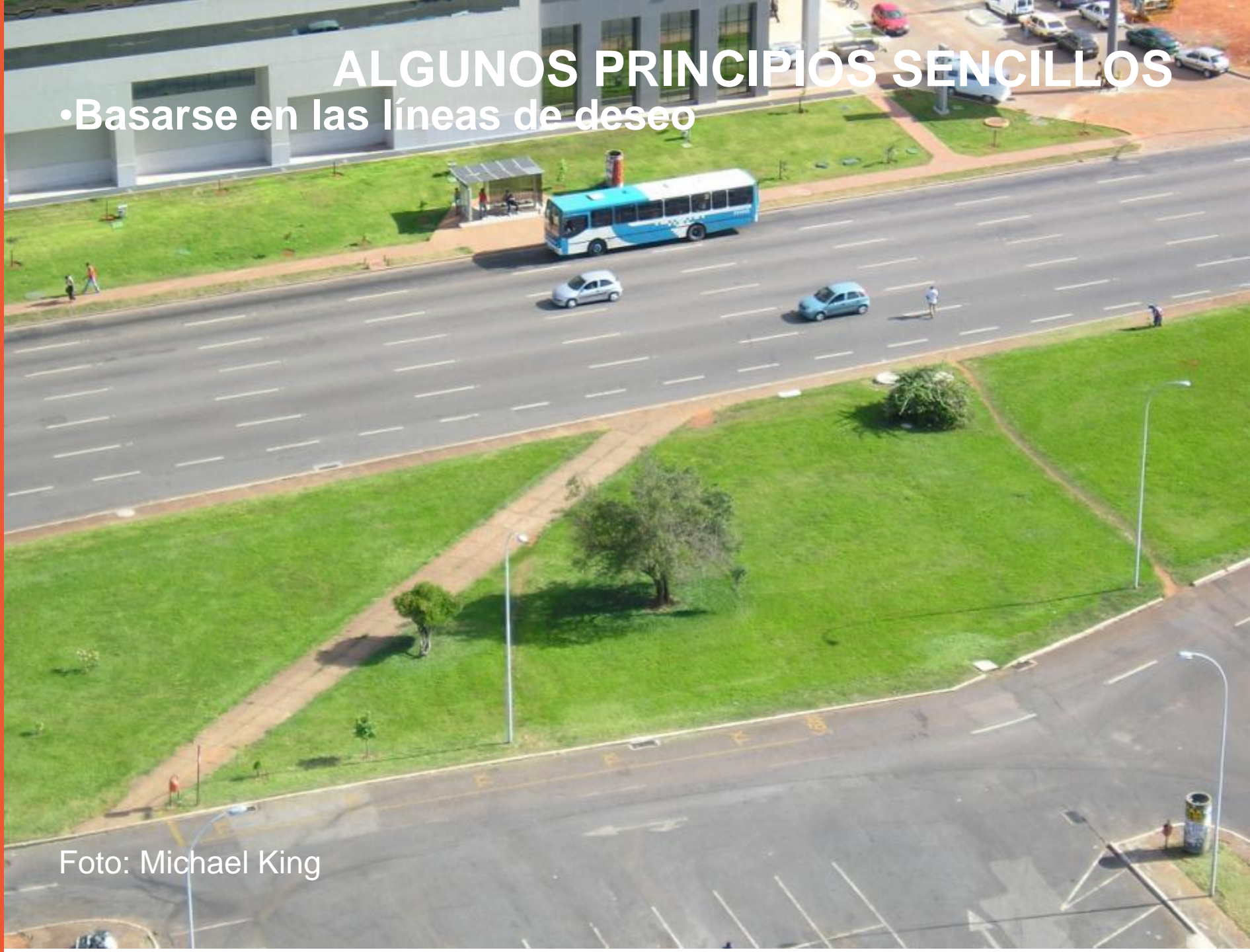


Foto: Michael King

Evolución hacia una ciudad más saludable, amable y equitativa

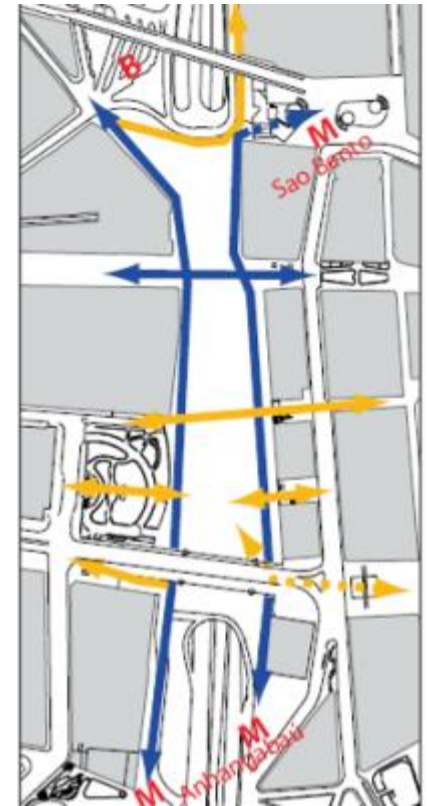
Enfoque hacia sólo construir más vialidades



Priorizar la movilidad



Priorizar accesibilidad integrando desarrollo urbano y tpte.

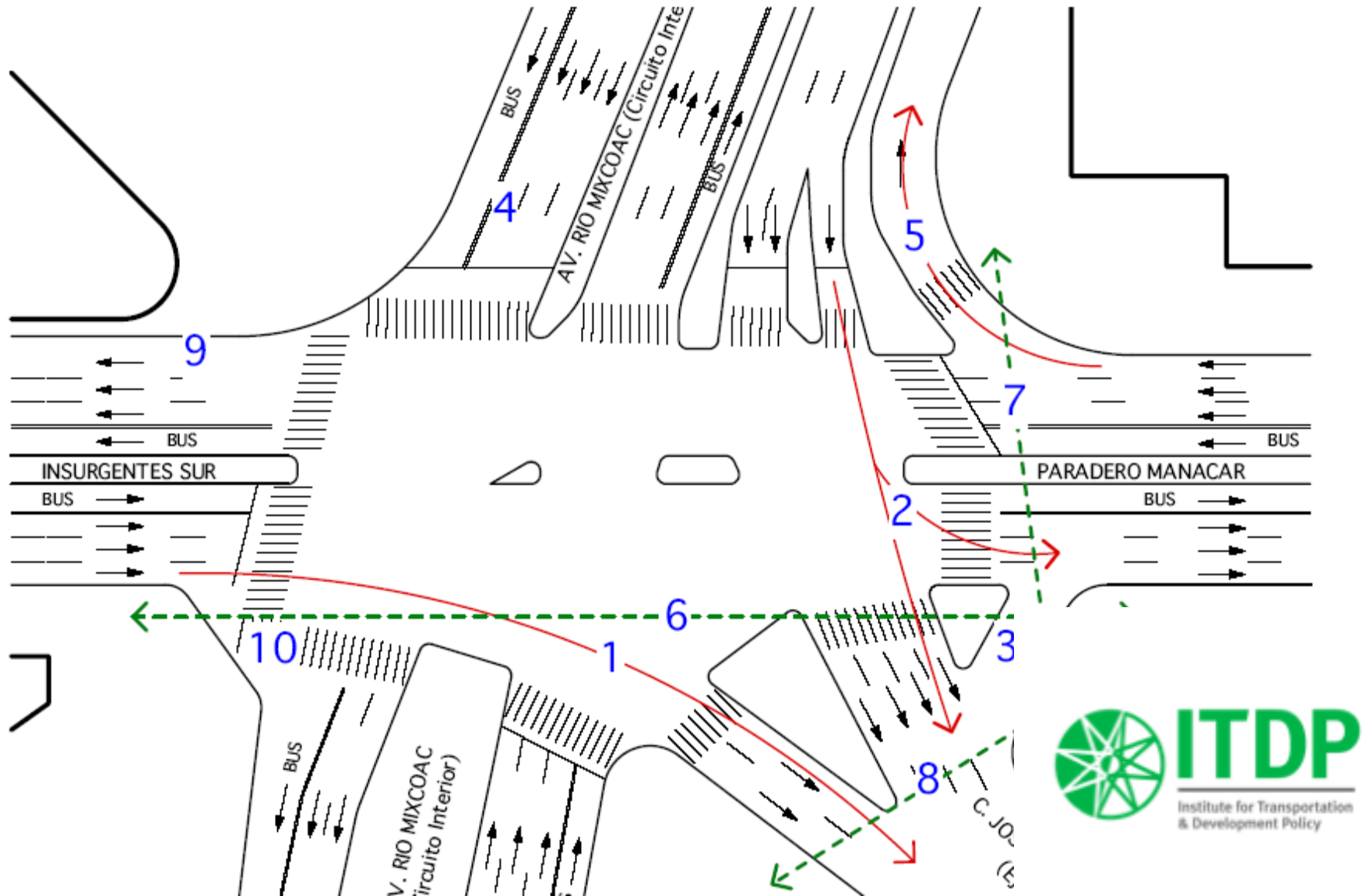


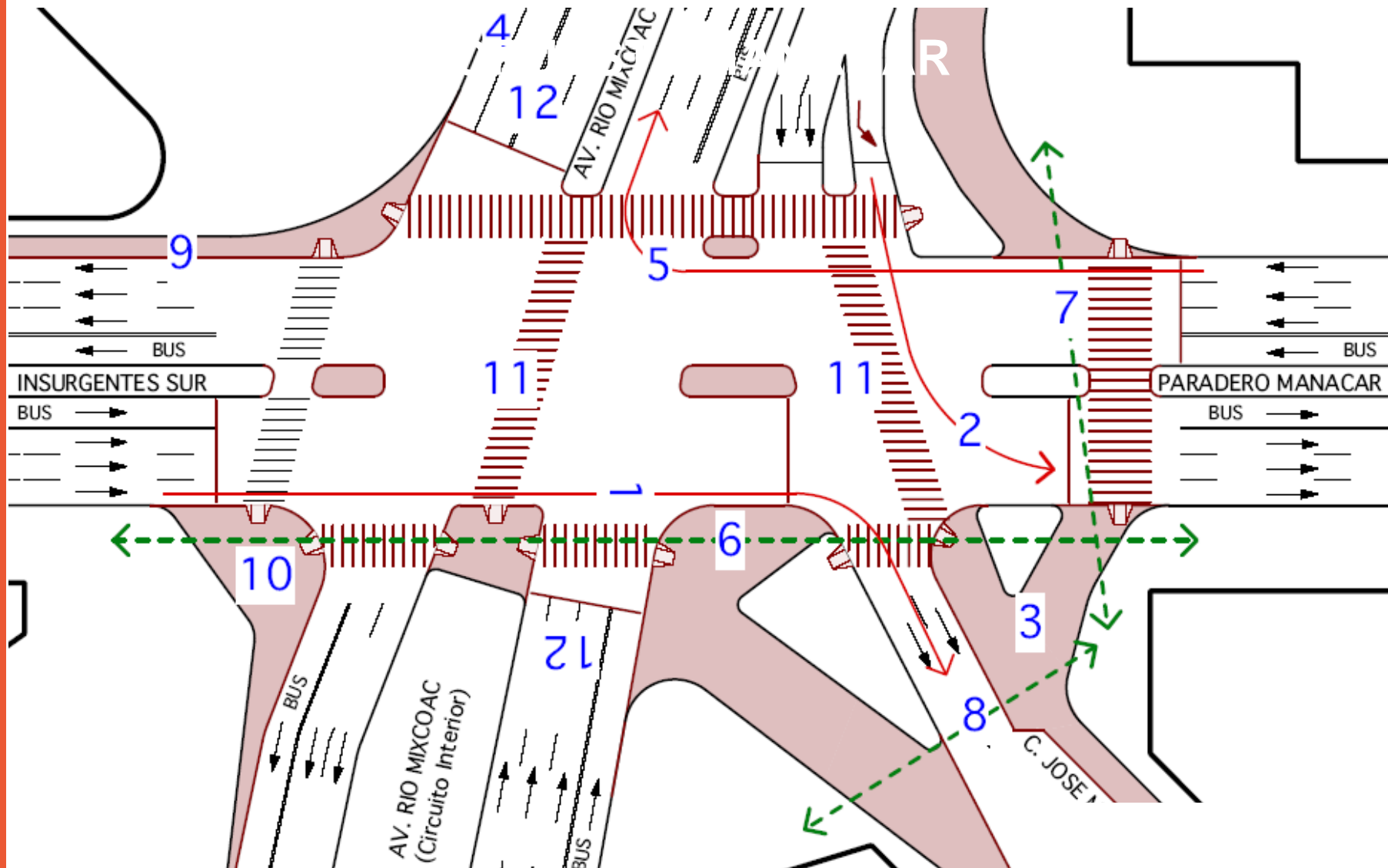
PRIORIDADES

1. PEATONES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD
2. CICLISTAS
3. TRANSPORTE PÚBLICO
4. AUTOMOVIL

ALGUNOS PRINCIPIOS SENCILLOS

Reducir el tiempo/longitud de exposición de los peatones





PARIS 2001 Prioridades

- Luchar contra ruido y emisiones
- Reducir “accidentes”
- Reducir el impacto de la congestión
- Aumentar el atractivo de la ciudad
- => Fuerte prioridad a caminar, usar la bicicleta, transporte público y compartir coche.

PARIS 2001-2008 Resultados

- 20% tráfico de coches.
- 11% camiones
- 11% autobuses turísticos
- +12% uso del metro
- +10% uso de autobuses colectivos
- +48% ciclistas
- 25% accidentados
- 32% NOx
- 9% GEI

¿CÓMO LO HICIERON?

Reduciendo espacio dedicado a la circulación de vehículos y al estacionamiento en vía pública.

Adecuación de espacios de calle para caminar, usar la bicicleta y corredores de transporte público.



P

P

SCHOTT
NYC





DTZ
www.dtz.fr
A louer Bureaux
01 49 64 49 00

DTZ
A louer Bureaux
01 49 64 49 00

LE CAFE NOIR
STELLA ARSON



SAUF CYCLES



SAUF CYCLES











Centros peatonales



Curitiba



Porto Alegre



São Paulo



Buenos Aires



Santiago

Ciudades peatonales



Venecia



Zermatt



Capri

Fes-al-Bali

Zonas y centros sin autos



**Munich – Kaufingstrasse y
Marienplatz**



Shanghai – Av. Nanking



Singapur – Marina

Patrimonio cultural urbano



Quito



Cartagena



São Luis



Antigua

BOGOTÁ, COLOMBIA



Antes



Después

Seul, Corea del Sur

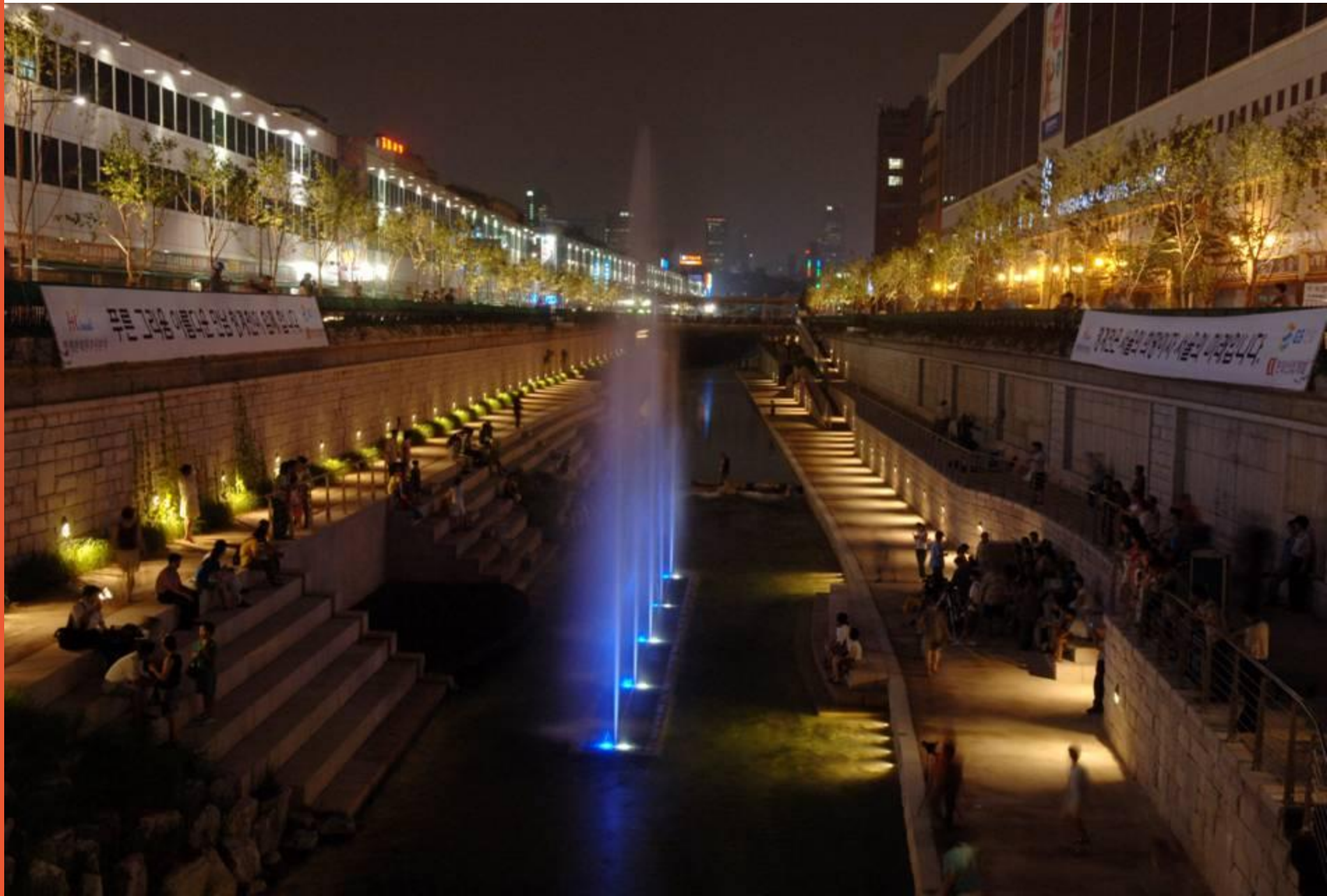


Antes



Después

Seúl



Seúl



Antes



Después



Seúl

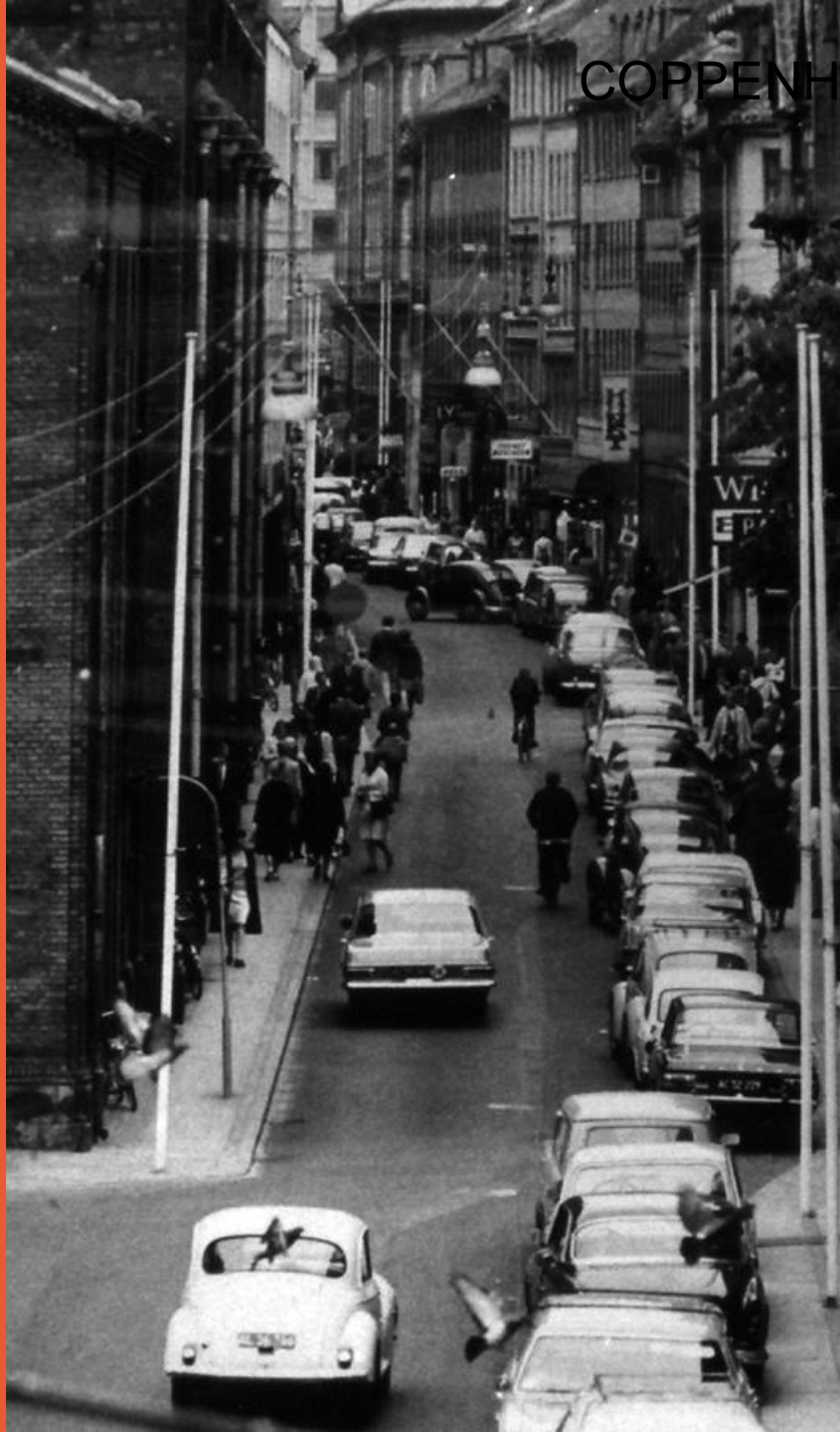


Antes



Después

COPPENHAGUE, DINAMARCA



COPENHAGEN, DINAMARCA

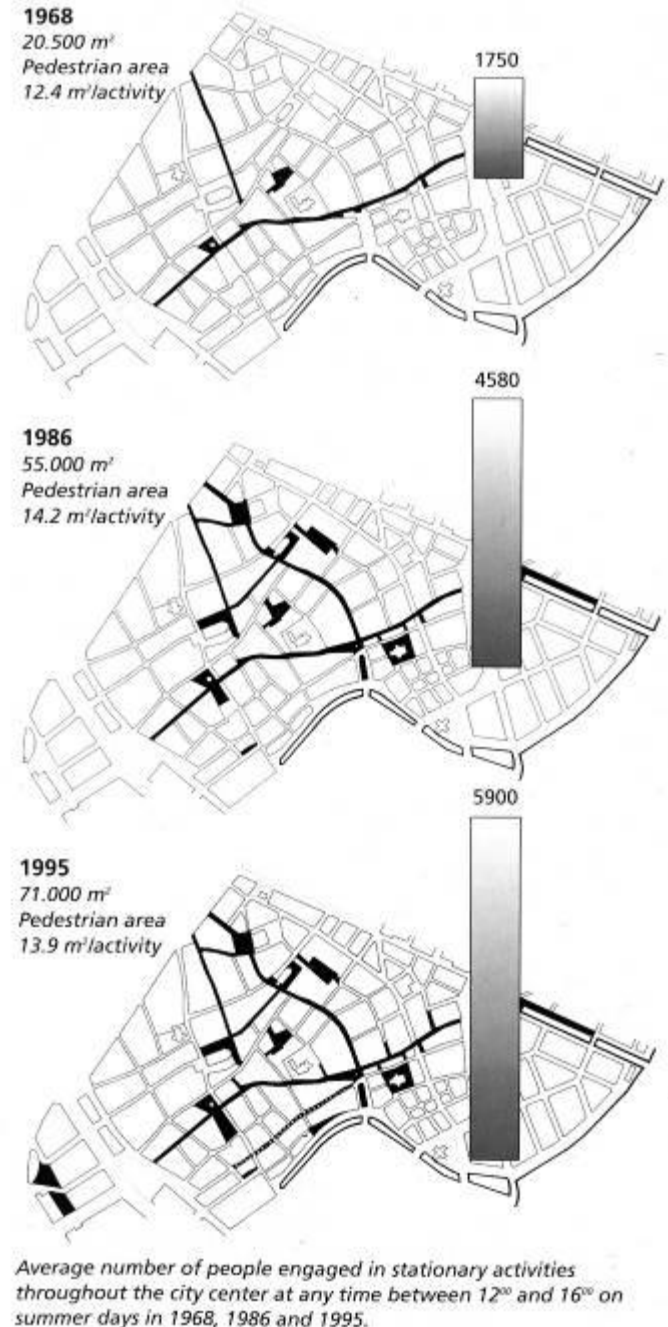


COPENHAGUE, DINAMARCA

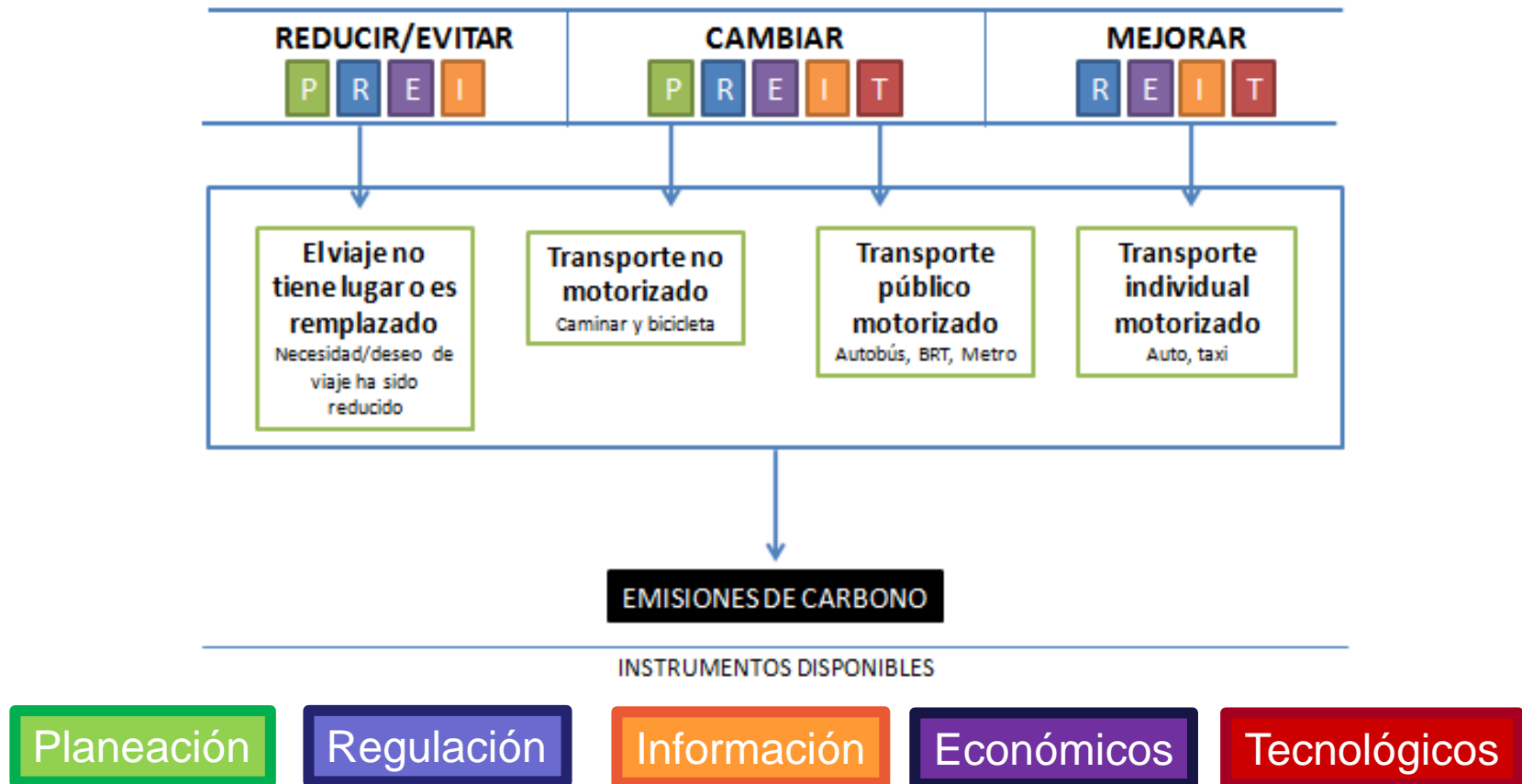




Se cuatuplicó el número de personas que pasan tiempo en el Centro de Copenhagen



ACCIONES PARA REDUCIR EL USO DEL AUTO



Acciones necesarias

Crear plataforma institucional, normativa y financiera federal que permita transitar hacia ciudades compactas con transporte urbano sostenible y menor uso del auto

Acciones que impulsen uso racional del auto y que permitan generar recursos para el financiamiento de transporte público y no motorizado

Medidas auxiliares como impulso a la investigación y desarrollo en transporte y desarrollo urbano.

Estrategias para estados y municipios enfocadas a reducir el uso del automóvil y mejorar transporte público y accesibilidad de bienes y servicios

Gracias!

Contacto:

- ITDP.mx
- Twitter: @ITDPmx

bernardo.baranda@itdp.org

